WARSZAWA, 15 WRZEŚNIA 1935 R.

wiadomości turystyczne

25 gr.

Rok V.
Nr. 18.

dwutygodnik poświęcony turystyce, komunikacji, uzdrowiskom, hotelarstwu i przemysłowi turyst.

OMYŁKA

Musimy otwarcie przyznać się do pomyłki, którą popełnił polski świat turystyczny w lutym 1934 r. uważając, że następuje era rozkwitu turystyki.

W związku ze zmianami, które następowały w Ministerstwie Komunikacji, rozpowszechniło się wtedy mniemanie, że teraz oto przystąpili do pracy ludzie znający się na rzeczy, zamiłowani, rozumiejący wszystko i gotowi do intensywnej pracy. Jako konsekwencja tego nowego stanu, występowała perspektywa ścisłej współpracy Wydziału Turystyki z towarzystwami, jedyna w naszych warunkach możliwa forma rozwoju wszystkich zagadnień, związanych z turystyką.

Niestety, fakty przekreśliły nadzieje. Nie upłynęło nawet kwartału, a wszyscy przekonali się, że sprawy posuwają się w kierunku wprost przeciwnym.

Zaczęło się od pierwszej reorganizacji Wydziału Turystyki. Energiczny i świadomy swych zadań naczelnik St. Podworski ustąpił, nie chcąc być narzędziem w ręku tych, którzy zaczęli niszczyć turystykę. Za nim poszli inni. Znakomity podróżnik i literat, B. T. Lepecki, przeszedł do Orbisu, wiceprezes Zw. Polskich Tow. Turystycznych, St. Lenartowicz został przeniesiony z Wydziału Turystyki do... „Rodziny Kolejowej", dr. M. Orłowicz, „ojciec turystyki polskiej", wielki na miarę europejską teoretyk i praktyk, twórca wielu przewodników i autorytet, bodaj największy w Polsce, pozbawiony został wszelkiego głosu i ograniczony w swej działalności do bardzo skromnej roli.

Przyszedł p. o. naczelnika dr. Szatkowski z Zakopanego, wprawdzie narciarz i turysta, ale zupełnie pozbawiony własnego programu i nie potrafiący ani nawiązać kontaktu z nikim, ani podtrzymać go. Zresztą — czy to było potrzebne?

Cała działalność Wydziału nastawiona została w dwu kierunkach. Pierwszym z nich była przysłowiowa już permanentna reorganizacja, trwająca zresztą jeszcze po dzień dzisiejszy, drugim zaś — destrukcja idąca w kierunku towarzystw.

Już z powyższego widoczne było, że żeden realny program nie istnieje. Jeżeli hasłem nowych poczynań stało się „divide et impera", to widocznie „nowym panom" zależało tylko na oczyszczeniu sobie pola dla jakichś działań, niemożliwych przy istniejących stosunkach.

Tak też było w istocie. Na wiosnę wybuchł skandal z kolejką w Tatrach.

Nie będziemy tutaj opisywali szczegółów tego nonsensu; zbyt dobrze wszyscy pamiętamy go jeszcze, a ostatnie tygodnie zupełnie jasno już wyciągnęły na światło dzienne podszewkę tej niecodziennej sprawy.

Potem nastąpił dalszy rozłam. Towarzystwa usunęły się od pracy, a każde opróżnione miejsce natychmiast zajmował Polski Zw. Narciarski.

W Wydziale Turystyki zaczęły się dziać dziwne rzeczy. Programu nie było, bo nie miał go kto tworzyć nawet pomimo dojeżdżających doradców z Krakowa, zaczęło się więc „markowanie" jakiejś działalności, jakieś udawanie, że się coś robi, jakieś bieganie w kółko dookoła samego siebie.

Zwołana została konferencja w Jaremczu, ostatnia z udziałem szerszych warstw zainteresowanych. Następna w Wiśle miała się składać już tylko z samych biurokratów.

Na konferencji w Jaremczu wysłuchano szeregu dezyderatów, odpowiedziano na nie mgliście ni w pięć ni w dziewięć, więcej zaufanym pokazano model kolejki na Kasprowy, poczem uczystnicy rozjechali się.

Ani jeden z dezyderatów świata turystycznego nie został urzeczywistniony.

Potem Wydział Turystyki, absolutnie pozbawiony nietylko inicjatywy, ale wogóle prawa głosu, zabrał się do „realnej pracy".

Zaczęło się organizowanie pociągów popularnych. Modne hasło etatyzacji znalazło tu wdzięczny grunt. Ale imprezy te, zgruntu fałszywie prowadzone, zaczęły upadać w zastraszający sposób.

Wtedy powołano do życia sławetną „Ligę Popierania Turystyki", o której wszyscy posiadają wyrobione zdanie, co nas zwalnia od obowiązku ponownej bliższej charakterystyki.

W międzyczasie rozpoczęto akcję jakoby skupiającą znowu towarzystwa, jednakowoż w rzeczywistości mającą na celu wypróbowanie, czy są one już dość „ugotowane" aby pójść pod komendę biurokracji. Balonem próbnym miał tu być „Turysta w Polsce", bezpłatne wydawnictwo, reklamujące Wydział Turystyki. Usiłowano do tej ulotki wciągnąć towarzystwa na bardzo ponętnych warunkach: wzamian za firmowanie „pisma" członkowie towarzystw mieli otrzymywać egzemplarze bezpłatnie.

O moralnem obliczu tego poczynania powiedzieć można niewiele: rozdawanie „pisma" darmo dla własnej reklamy, a opłacanie jego kosztów z funduszów społecznych, posiada zupełnie jasno określone cechy.

Do akcji tej, będącej zresztą tylko jednem z kilku ogniw, mających na celu podporządkowanie towarzystw bezprogramowemu Wydziałowi, niewiele związków przystąpiło. Z poważniejszych — tylko P. T. T., którego niektórzy notable, straszeni cofnięciem subwencyj, wogóle stali się potulnemi barankami, co zresztą doprowadziło ich do niezwykle komicznych sytuacyj, i co w końcu przypłacą gruntownem ośmieszeniem.

Towarzystwa o głębszym podkładzie ideowym, jak P. T. K. i inne nie poszły drogą oportunizmu, pomimo wszelkich usiłowań Wydziału.

W tym stanie sprawy stoją w dniu dzisiejszym. Pomiędzy społeczeństwem a biurokracją wyrosła barykada.

Z jednej strony stoją: chwilowa siła, zapędy samowładcze, mające na celu dogodzenie własnym samolubnym i płytkim ambicjom, bezprogramowość i... pieniądze społeczne hojnie rozdawane na cele sprzeczne z wolą tegoż społeczeństwa. Po drugiej stronie stoi cała społecznie myśląca Polska, pragnąca uczynić turystykę tem, czem jest ona w innych krajach, ale bez środków materjalnych, jakkolwiek o częściowo nadwerężonych, częściowo zaś zdemoralizowanych związkach, jednakowoż jeszcze dość mocna ideowo.

Pomiędzy obydwiema stronami niema i nie może być żadnego porozumienia, jak długo siła będzie się starała zdeptać słuszność. Im dłużej ten stan trwa, tem rozłam jest głębszy i tem trudniejszy do wyrównania.

Omyłka z lutego 1934 r. mści się na łatwowiernych, którzy mogą się pocieszać teraz tylko nadzieją, że nic na świecie nie trwa wiecznie, i że może kiedyś nastąpią zmiany, które pozwolą polskiej turystyce znowu na powrót do życia i powolne odrabianie wszystkich błędów, jakie zostały popełnione od lutego 1934 r. do ostatnich dni.

B. H.

Huculszczyzna połączona ze światem

Linja Śniatyń — Kuty nareszcie otwarta

Dnia 1-go b. m. odbyło się uroczyste otwarcie komunikacji tranzytowej między stacjami Śniatyń i Kuty przez terytorjum rumuńskie, oraz poświęcenie nowego dworca kolejowego w Kutach.

Nowe połączenie tranzytowe, bezpaszportowe, i niepodlegające kontroli celnej, ma ważne znaczenie dla tego zakątka Huculszczyzny, dla powiatu Kosowskiego, którego większe ośrodki, t. j. Kosów i Kuty, były dotychczas oddalone od najbliższej linji kolejowej o 40 klm. Nowe połączenie posiada również wielkie znaczenie dla ruchu towarowego, w szczególności dla transportów drzewa.

W drodze ze Lwowa do Kut, na pierwszej rumuńskiej stacji granicznej Grigorca — Ghica Voda, delegaci władz polskich powitani zostali przez przedstawicieli rumuńskich władz kolejowej i straży pogranicznej, poczem specjalny pociąg ruszył linją tranzytową ku Kutom.

Na moście granicznym na Czeremoszu, między Vijnitą (Wyżnicą), a Kutami, po odprawieniu modłów przez prawosławnego duchownego, otwarcia nowej komunikacji dokonał w imieniu rumuńskich władz kolejowych przedstawiciel rumuńskiej dyrekcji kolei w Jassach, inż. Marino, przecinając symboliczną wstęgę, poczem pociąg wjechał ponownie na terytorjum polskie. Obok nowego dworca kolejowego w Kutach zgromadziły się tysiączne rzesze ludności miejscowej, oraz huculów, z okolicznych osiedli.

W chwili wjazdu pociągu na stację, orkiestra odegrała hymn narodowy, a ustawione na peronie oddziały straży granicznej, kolejowego przysposobienia wojskowego i Strzelca, sprezentowały broń.

Następnie przed ołtarzem, ustawionym na peronie, odprawiona została msza polowa.

Po mszy, ks. Smal dokonał aktu poświecenia budynku nowego dworca kolejowego w Kutach zbudowanego z drzewa w stylu ludowym.

O godz. 16-ej pociąg z delegatami i władzami odjechał z powrotem w kierunku Lwowa.

Wystawa Drogowa

została otwarta

W dniu 7 września o godzinie 12 w południe Pan Prezydent dokonał otwarcia Wystawy Drogowej, zorganizowanej staraniem Ligi Drogowej na terenie Politechniki Warszawskiej. W uroczystości brało udział przeszło 300 osób ze sfer rządowych, dyplomatycznych, przemysłowych i samorządowych. Uroczystość zaszczyciło swą obecnością wielu dygnitarzy, oraz zagraniczny korpus dyplomatyczny, reprezentowany przez ambasadora Moltkego, chargée d'affaires Bellardi Rici, attache handlowego włoskiego Pietrabissę i wielu innych. Francuskiego ministra robót publicznych reprezentował przybyły specjalnie na ten dzień Generalny Insepktor Dróg i Mostów we Francji p. Philippe.

Wystawa prezentuje się niezwykle okazale, a dekoracje sal stoją na wyjątkowo wysokim poziomie artystycznym.

Doprowadzenie wystawy do skutku i utrzymania jej na tak wysokim poziomie jest w pierwszej linji zasługą Ligi Drogowej, oraz komisarza jej p. Stefana Tyszkiewicza, prezesa Komitetu Wystawy p. Zdzisława Grabskiego dyrektora Filipowicza, oraz kierownika artystycznego inż. A. Kodelskiego.

Pana Prezydenta u wejścia na Wystawę powitał prezes Rady Głównej Ligi Drogowej i wiceminister inż. Aleksander Bobkowski przemówieniem, poczem Pan Prezydent dokonał otwarcia wystawy, przecinając symboliczną wstęgę.

Po wystawie oprowadzali Pana Prezydenta pp. komisarz Wystawy Stefan Tyszkiewicz, prezes Ligi Drogowej inż Bobkowski i prezes Komitetu Wykonawczego Wystawy p. Grabski. Objaśnień szczegółowych udzielali w poszczególnych salach kierownicy danego działu w osobach przedstawicieli ministerstw i przemysłu.

Pan Prezydent ze specjalnem zainteresowaniem oglądał wystawę, wyrażając swoje uznanie dla wysokiego poziomu poszczególnych stoisk i eksponatów. Dzięki temu Pan Prezydent znacznie przedłużył swój pobyt na wystawie.

W sali działu historycznego od której rozpoczęło się zwiedzanie, objaśnień udzielał p. Tyszkiewicz, witając Pana Prezydenta następującem przemówieniem:

„Panie Prezydencie! Przypadł w udziale mi zaszczyt przedstawienia Panu Prezydentowi historycznego działu Wystawy Ligi Drogowej. Zwracając oczy ku postaci Piasta koładzieja, pierwszego włodarza polskiej ziemi, widzę łączność między naszą przeszłością i dniem dzisiejszym. Postać Piasta, powołanego na sternika ówczesnej nawy państwowej jest dowodem wielkiego miru jakim cieszył się wśród swych ziomków kołodziej. Dzisiaj w dużym stopniu rozwój dróg i rozwój ruchu na tych drogach zależeć będzie od stopnia poważania jakiem sprawa drogowa otoczona będzie przez całe społeczeństwo.

W tem widzę doniosłość dzisiejszej wystawy i łaskawej wizyty Pana Prezydenta."

Darmowy przejazd

otrzymuje co 10-ty obywatel

Z okazji otwartej w Warszawie Wystawy Drogowej Ministerstwo Komunikacji przyznało obecnie nowe udogodnienia przy przejazdach kolejami. Grupy od 10 osób otrzymują 50% zniżki kolejowe, realizowane za okazaniem zaświadczenia, wydawanego bezpłatnie przez wszystkie urzędy powiatowe, oddziały Ligi Drogowej w liczbie 50.

Osoby pragnące korzystać ze zniżek muszą wykupić do Warszawy cały bilet ale za to na zasadzie zaświadczenia powracają bezpłatnie do miejsca swego wyjazdu. Kierownicy organizujący grupy złożone z 10 osób otrzymują jako premję bezpłatny przejazd tam i z powrotem. Przy przejazdach zbiorowych każda jedenasta osoba w grupie otrzymuje bezpłatny przejazd kolejowy.

Z ostatniej chwili

M. S. „Piłsudski" w Gdyni

W dniu 12 b. m. o godz. 10 m. 30 przybił do portu gdyńskiego M. S. „Piłsudski", witany przez przedstawicieli rządu, miejscowych władz, oraz liczne rzesze publiczności.

W dniu 14 odbyło się uroczyste podniesienie bandery w obecności przedstawicieli rządu, w dniu dzisiejszym zaś okręt odpłynął w pierwszą regularną podróż do N. Jorku.

Odwołanie posiedzenia Zarządu Zw. Uzdr. Polskich

Zw. Uzdrowisk Polskich prosi nas o zaznaczenie, że posiedzenie Zarządu, planowane na mies. bież. w Szczawnicy, zostało odwołane.

Poświęcenie i oficjalne otwarcie inhalatorjum w Szczawnicy, połączone z poświęceniem nowoujętych zdrojów „Józefiny" i „Stefana" ze względów technicznych i propagandowych zostaje przesunięte na drugą połowę maja 1936 r.

Sezony w uzdrowiskach krajowych

Jak się dowiadujemy ze Związku Uzdrowisk Polskich, z dniem 30 września r. b. kończy się cezon w następujących kąpieliskach i uzdrowiskach krajowych: Druskieniki, Goczałkowice, Gdynia, Hel, Lubień Wielki, Krzeszowice, Kazimierz Dolny, Ojców, Rymanów, Szkło, Szczawnica i Solec; z dn. 15 września kończy się sezon w Horyńcu. Z dn. 10 października kończy się sezon w Inowrocławiu, z dn. 15 października w Morszynie, Niemirowie Z dn. 31 października kończy się sezon w Busku - Zdroju, w Ciechocinku, Inowrocławiu, Zakładzie Leczniczym dr. Tarnawskiego w Kosowie, w Krościenku, Muszynie, Truskawcu i Ustroniu, z dniem 30 listopada w Jastrzębiu-Zdroju.

Z wymienionych uzdrowisk prowadzić będą sezon zimowy: Ciechocinek od 15 grudnia do 28 lutego, Horyniec od 1 grudnia do 30 marca, Szczawnica od 15 grudnia do 28 lutego, Truskawiec od 1 grudnia do 31 marca.

Ponadto czynne cały rok są następujące uzdrowiska: Jaworze, Hrebenów, Jaremcze, Jurata na Helu (Hotel Lido), Iwonicz, Kosów, Krynica, Nałęczów, Ojców, Otwock, Rudka, Rabka, Smukała, Wisła, Worochta, Zaleszczyki, Zakopane i Żegiestów.

Podolskie Tow. Tur. Krajoznawcze

obchodzi dziesięciolecie

W okresie Święta Winobrania odbędzie się dnia 21 września b. r. w Zaleszczykach, uroczysty obchód 10-lecia istnienia i działalności Podolskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego z następującym programem: godz. 9-ta nabożeństwo w kościele, godz. 10-ta poświęcenie Domu Wycieczkowego, godz. 11-ta Walne Zgromadzenie i Zjazd członków Podolskiego Towarzystwa Turystyczno - Krajoznawczego, przyczem goście nie biorący udziału w Walnem Zgromadzeniu zwiedzą Zeleszczyki, godz. 14-ta wspólny obiad w sali Sokoła, godz. 15.30 wycieczka autobusami do Czerwonogrodu i Uścieczka, zwiedzanie tych miejscowości, poczem powrót łodziami motorowemi jarem Dniestru do Zaleszczyk na godz. 20-tą.

Zaproszenia z podaniem szczegółowych informacyj co do przyjazdu i pobytu rozsyła Wydział Centralny Podol- Towarzystwa w Tarnopolu. W związku z obchodem zostanie wydana drukiem ilustrowana broszura jubileuszowa, zawierająca historję działalności Towarzystwa.

Wskazane wzięcie udziału w „dożynkach", jakie odbędą się w Zaleszczykach w dniu 22 września b. r. i zwiedzenie przy tej sposobności przepięknych okolic Zaleszczyk".

Polski Zw. Narciarski wypowiedział się przeciwko kolejce

Otrzymujemy poniższy list:

P. T. Redakcja Wiadomości Turystycznych

Warszawa

W Nr. 17 z dnia 1.9 b. r. „Wiadomości Turystycznych" wymienili WPanowie te organizacje, które swego czasu uchwaliły rezulucje o utworzeniu Parku Narodowego w Tatrach, czyli, że były przeciwne budowie kolejki na Kasprowy.

W związku z tem kumunikuję WPanom szczegół zapewne nieznany, że Zjazd Delegatów Okręgu Krakowo-Śląskiego Polskiego Związku Narciarskiego w czerwcu 1934 r. uchwalił w Krakowie rezolucję wypowiadającą się **przeciwko budowie tej kolejki.**

Prawda, że wnioskodawcy życzyli sobie rezolucji popierającej tę budowę, jednakowoż wynik ścisłego głosowania, aczkolwiek dla wnioskodawców niemiły, dał wyraz przekonaniom społeczeństwa turystycznego.

Jako jeden z delegatów tego zjazdu mogę ewentualnie służyć dalszemi informacjami.

Z poważaniem

Podpis — nazwisko i adres znane są Redakcji.

*

Uchwała P. Z. N. stanowi sensację, o której nikt dotychczas nie wiedział. Nie jest ona pozbawiona przytem specjalnej pikanterji ze względu na osoby zaangażowane zarówno w budowę kolejki, jak i w działalność P. Z. N.

Prasa codzienna uderza na alarm

„Skandaliczna kolejka w Tatrach realizuje się"

Budowa wbrew całemu społeczeństwu i dwu ministrom. — Dumpingowe towarzystwo bez kapitałów. — Wbrew społeczeństwu, ale za jego pieniądze. — Kto pragnie się obłowić?

W Nr. 218 dziennika „Dziś", organu Związków Pracowniczych, czytamy:

„Jak donosi jedna z agencyj, długość kolejki w Tatrach wynosić ma 40 kilometrów. Ilość taboru przewidziana jest na 120 wagoników po 32 osoby, oraz 2 obsługi. Główną trasą będą Kuźnice — Kasprowy Wierch. Wstępne prace przygotowawcze już rozpoczęto, prace techniczne zaś rozpoczną się wczesną wiosną roku przyszłego i potrwają około 3 lat.

Naczelne kierownictwo montażu części mechanicznych powierzono inż. K. Korsakowi, projektodawcy konstrukcyjnemu, generalnemu przedstawicielowi w Polsce angielskiej firmy „Britsh Ropeway Engineering Co. Ltd.". Firma podjęła się dostawy lin i hamulców asynchronicznych. Wagony, oraz pozostałe prace mechaniczne wykonane będą w krajowych fabrykach. Przy robotach zatrudnionych będzie około 1.000 pracowników. Części budowlano-architektoniczne powierzono inż. Kodelskiemu. Do przyśpieszenia dawno projektowanych zamiarów zmechanizowania Tatr, przyczyniło się Święto Gór, na które przybyli z Londynu: naczelny dyrektor firm B. R. R. C. L., inż Henri Shelds, inicjator, oraz naczelny dyr. banku „Bankes Trust" — Londyn p. A. Bock.

Koncern finansuje całą mechanizację, z prawem eksploatacji przez lat 25.

Wczoraj wyjechał do Londynu inż. Korsak, celem spisania odpowiednich aktów i ustalenia ostatecznych szczegółów.

Wiadomość powyższa dowodzi, że czynniki decydujące postanowiły, pomimo wszystko, doprowadzić do końca zamierzoną budowę, inaczej mówiąc, przystąpić do uprzemysłowienia Tatr.

Sprawa ta, jak wiadomo, wywołała w całem społeczeństwie wielką burzę, gdyż uprzemysłowienie najpiękniejszego zakątka górskiego Polski, a specjalnie budowa wspomnianej kolejki, przekreśla całe piękno Tatr, staje wpoprzek wszelkim zamierzeniom o ochronie przyrody i niszczy Park Narodowy w Tatrach.

Przeciwko budowie tej kolejki zaprotestowały wszystkie towarzystwa turystyczne ze Związkiem Polskich Towarzystw Turystycznych oraz Polskiem Tow. Krajoznawczem na czele. Równocześnie około 100 innych towarzystw, wśród których nie brakło również Polskiego Związku Harcerskiego, złożyło gorące protesty.

Jak donoszą ostatnie „Wiadomości Turystyczne", wielki i poważny organ fachowy, w swoim czasie nawet premjer prof. dr. L. Kozłowski złożył wobec przedstawicieli kół ochroniarskich oświadczenie, zgodnie z którem rząd nie miał ani subwencjonować, ani też popierać prywatnej inicjatywy, zmierzającej do budowy tej kolejki. Wymieniony dwutygodnik ogłasza jednocześnie, że przeciwnikami tej budowy są również Ministerstwo Spraw Wojskowych oraz Ministerstwo W. R. i O. P., w ostatnich dniach zaś z tego powodu zgłosiła dymisję cała Państwowa Rada Ochrony Przyrody, nie mogąc się pogodzić z wydaniem wspomnianej koncesji.

Sprawa kolejki lansowana była od początku wbrew opinji całej prasy polskiej, jedynie za poparciem I. K. C., którego właściciel, jak doniósł niedawno „Robotnik", jest materjalnie zainteresowany w tej budowie.

Ze sfer urzędowych tylko jeden z wiceministrów popierał tę budowę, a wpływy jego musiały być widocznie niemałe, skoro wbrew opinji wszystkich innych czynników zdołał budowę tę przeforsować.

Sprawa w obecnem stadjum posiada specjalny posmak, gdyż dla eksploatacji i budowy kolejki zostało utworzone konsorcjum z kapitałem, nie wynoszącym nawet 5 proc. kosztorysu samej budowy, jasnem jest więc, że muszą tu wchodzić w grę wielkie miljonowe subwencje rządowe.

Do sprawy tej, która nie przestaje wywoływać wielkiego fermentu wśród wielu czynników, powrócimy jeszcze".

Jak widzimy więc, społeczeństwo, nawet nie specjalnie „turystyczne" doskonale zdaje sobie sprawę z istoty tej budowy.

Kilka uwag o pociągach popularnych

Ostatniemi czasy Ministerstwo Komunikacji dąży do rozwinięcia masowego ruchu turystycznego, wprowadzając w życie pociągi t. zw. popularne; są one rzeczą b. dobrą i zresztą dla kolei popłatną, jednak wydaje się, że organizacja sama ma pewne niedociągnięcia, niestety depopularyzujące ideę tych pociągów.

Przedewszystkiem należy mieć na uwadze, że jeżeli coś się zapowiada, bierze się z góry pieniądze i naraża się ludzi na pewne, nawet drobne wydatki, to nie może zapowiadanie w żadnym wypadku być odwołane, zniechęca to bowiem ludzi i niszczy całkowicie zaufanie do danej imprezy. Niestety, tak jest u nas z pociągami popularnemi i szkoda wielka, że referaty turystyczne przy Dyrekcjach Kolejowych nie prowadzą odpowiedniej statystyki, otóż przekonanoby się wówczas, że każde odwołanie pociągu ma w rezultacie zmniejszenie się chętnych do zapisów na następny podobny pociąg.

Naprzykład, w roku 1934 na pociąg popularny z Nowogródczyzny do Gdyni zapisało się około 700 osób, wykupiło zaś karty uczestnictwa tylko przeszło 300 osób, ponieważ do dnia ostatniego nie było pewności, czy pociąg ten wyruszy i w rezultacie wycieczka nie doszła do skutku ,a otrzymane pieniądze wypadło zwracać uczestnikom, narażając tak ich, jak i instytucję organizującą pociąg na wydatki w wysokości stu kilkudziesięciu złotych na korespondencję i przesyłki gotówki. W roku bieżącym ogłoszenie o mającym wyruszyć pociągu do Gdyni spotkało się z nieufnością ludności i w wyniku zapisało się na ten pociąg już tylko 500 osób, za karty uczestnictwa wykupiło zaledwie 150, ponieważ znowuż nie było żadnej pewności w odejściu pociągu; w końcu skończyło się wszystko na setce złotych zbędnych wydatków na porto i wywołaniu jeszcze większego i szerszego rozgoryczenia .

Zapobiec temu można jedynie tylko przy zachowaniu koniecznego warunku, mianowicie nieodwołalności pociągu, czy też wogóle wycieczki i zapewnienie każdej osobie, która kartę nabędzie, przejazdu w ustalonym terminie według trasy pociągu bez żadnych dopłat dodatkowych. Będzie to załatwienie sprawy w sposób handlowy, zaś kolej, jako przedsiębiorstwo handlowe nie może mieć przy tym sposobie obawy poniesienia jakichkolwiek strat, odwrotnie przy każdej ilości podróżnych tylko zarobi.

Pozostaje jeszcze tylko kwestja nieprzerywania podróży, wymagana przez Ministerstwo Komunikacji przy wycieczkach pociągami popularnemi, ale jest to rzeczą już łatwą zupełnie do unormowania, wystarczy bowiem zastrzec ważność kart uczestnictwa, tylko łącznie z biletem zbiorowym, znajdującym się każdorazowo u odpowiedzialnego kierownika wycieczki.

Z powyższego wynika, że przewóz uczestników pociągów popularnych w ilości od 1 do 300 osób, winna być określona jako minimalna dla obszaru województw wschodnich, mających zbyt rzadkie zaludnienie i nie posiadających większych ośrodków, ponieważ osiągnięcie normy obecnie obowiązującej, czyli 600 osób jest prawie wykluczone, lub możliwe tylko w wyjątkowych wypadkach.

Wreszcie, ze względu na zbyt wielkie odległości miejsc zamieszkiwania osób, z których przeważnie kompletują się uczestnicy pociągów popularnych, czasami dochodzące do 50 km. od stacji kolejowych i do 15 od najbliższego urzędu pocztowego, niezbędnem jest ustalenie dokładnego rozkładu jazdy przynajmniej na 5 tygodni przed datą wyruszenia pociągu.

(„W Nowogródzkiej Stronie")



Raciążek. Ruiny zamku biskupów kujawskich z 14 — 15 w.
(do art. na str. 3 p. t. „Z Warszawy do Bałtyku").

Głosy upośledzonych

„Zgłoszenia na ramkę"

Jak biurokracja kolejowa obrzydza życie pasażerom

Szanowny Panie Redaktorze!

W ostatnich czasach bardzo się rozpowszechniły t. zw. miesięczne bilety kolejowe. Zdawałoby się, że kolej ze względu na swój interes finansowy, winna ułatwiać pasażerom nabywanie tych biletów. Tak jednak nie jest. Kto chce kupić bilet miesięczny, płacąc zgóry za miesiąc przejazdów, musi przejść nielada katusze. Zgłosiłem się do okienka na kworcu Gdańskim, dowiedziałem się, że w okienku tym miesięczne bilety nie są sprzedawane. Udałem się do innego okienka i tam mi oświadczono, że owszem bilet miesięczny mogę kupić, ale muszę przedtem zaopatrzyć się w formularz zgłoszenia w okienku, przy którem przed chwilą byłem. Odbyłem więc drogę powrotną. W okienku doręczono mi formularz i pobrano 10 groszy, prawdopodobnie za zwrot kosztów druku. Wróciłem do okienka z miesięcznemi biletami, wypełniłem formularz i dostałem tam żelazną ramkę. Zapłaciłem za ramkę 1 zł. 80 gr. i 10 gr. tytułem jakiejś dodatkowej opłaty, podobno na Fundusz Pracy. Proszę o bilet. Pada na to odpowiedź, że muszę wypełnić drugie zgłoszenie, bo na podstawie pierwszego wydano mi ramkę. Wracam znowu do poprzedniej kasy, płacę za druczek 10 groszy i przychodzę ponownie do okienka, gdzie mi sprzedają bilet miesięczny, biorąc jeszcze raz 10 groszy tytułem dodatkowej opłaty. Nie licząc więc ceny ramki i biletów, czterokrotnie musiałem uiścić opłaty po 10 gr. i straciłem około godziny czasu.

Przyzna Pan, Panie Redaktorze, że zakup biletu miesięcznego jest połączony z olbrzymiemi trudnościami, które niejednego mogą zniechęcić do korzystania z tych biletów. Czy nie byłoby wskazane uprosić biurokrację w tej dziedzinie i sprzedawać bilety w jednej kasie, którаby załatwiała wszystkie formalności. Należy pozatem zmniejszyć liczbę „druków". Przecież na podstawie jednego zgłoszenia można sprzedać i bilet i ramkę. Wogóle nie wiem poco jest zgłoszenie, przecież wystarczy bilet sprzedać i zanotować w książkach o fakcie sprzedaży.

Jeśli przyjmiemy, że z biletów miesięcznych korzysta w Warszawie kilkadziesiąt tysięcy osób, to zrozumiemy jak olbrzymią ilość czasu traci ta cała rzesza na zakup biletu. Pozatem bilety powinny być sprzedawane z ważnością nie od 1 każdego miesiąca, lecz tak, jak to jest zagranicą, z ważnością miesiąca od daty sprzedaży, która to data winna być na bilecie ujawniona. W ten sposób rozłoży się sprzedaż tych biletów miesięcznych na wszystkie dni miesiąca, nie skupiając tej sprzedaży na trzy lub cztery dni w miesiącu i nie każąc pasażerom wystawać w kolejkach.

Z poważaniem

(—) R. P.

Droga Zakopane—Śląsk

Nowa arterja turystyczna

Ostatnio wykończone zostały plany budowy drogi Jabłonka—Zubrzyca—Zawoja długość 25.4 km., z czego 11.825 km. będzie stanowiła rekonstrukcja drogi już istniejącej, zaś 13.575 km. budowa nowej drogi. Kosztorys budowy opiewa na 855.000 zł., łącznie z wykupnem gruntów oprócz świadczeń w naturze, zadeklarowanych przez gromady.

Zbadana została również trasa drogi Koszarawa—Zawoja długości 22.6 km., która kosztem ok. 120.000 zł. zostanie zrekonstruowana.

W ten sposób powstanie droga turystyczna, łącząca najkrócej Śląsk z Zakopanem. Trasa drogi biegnie z Bielska przez Żywiec, Jeleśnię, Koszarawę, malowniczemi dolinami Żywieczczyny, po przekroczeniu przełęczy Przegoń (864 m.), doliną Zawoi, dalej stokami Babiej Góry przechodzi następnie przez przełęcz Krowiarki (na wysokość 986 m. nad poz. m.) w odległości ok. 4 km. od najwyższego punktu Babiej Góry, idąc grzbietem przez Sokolicę, a następnie schodzi w stronę Zubrzycy do Jabłonkowa, gdzie łączy się z drogą państwową, biegnącą do Nowego Targu i Zakopanego. Roboty rozpoczną się po zatwierdzeniu planów przez ministerstwo.

Odbudowa Żelazowej Woli

Komitet Dni Chopinowskich, na czele komitetu wykonawczego, którego stoi gen. Kazimierz Sosnkowski, w okresie od połowy 1933 r. zakupił ośrodek Żelazowej Woli, wykończył remont domku Chopina, urządził tarasy, opadające amfiteatralnie ku stawowi, usypał wał ochronny, równoległy do zakrętu rzeki Utraty, przed wałem, a ponad lustrem, stawu, zbudował estradę, na której będzie można pomieścić podczas festivalów muzycznych od 1,500 do 2,000 osób, przeniósł zabudowania włościanina Szymaniaka, stojące na wykupionym gruncie, na drugą stronę, zgodnie z aktem rejestralnym, a przez usunięcie tych szpetnych zabudowań, stojących blisko domku Chopina, uzyskał wolny obszar pod drogę wjazdową, którą też całkowicie już wykończono. Założono też znaczną część parku, zasadzając około 6,000 drzew i krzewów, wzniesiono budynki dla kustosza, przeniesiono dawny pomnik obeliskowy z przed domku na nowoobrane miejsce, znajdujące się w otoczeniu drzew. Zniszczony ten pomnik odnowiono i wzmocniono przez ustawienie go na nowym fundamencie, pozatem wzdłuż granic całej posiadłości wzniesiono trwałe ogrodzenie długości 900 m., które zamyka obszar parku, uregulowano i umocniono brzegi Utraty oraz jej strumykowych dopływów, wraz z okólną strugą kanałową. Na utworzonej w ten sposób kępie posadzono kilkadziesiąt nowych drzew i kilkaset krzewów.

Odbudowa Żelazowej Woli poczyniła już takie postępy, że wyłoniono specjalną podsekcję do prac przygotowawczych nad urządzeniem wnętrza domku Chopina.

Konferencja aeronautyczna

9 września 1935 r. rozpoczęła się w Ministerstwie Komunikacji II-ga Sesja Konferencji Aeruonatycznej państw bałtyckich i bałkańskich.

Biorą w niej udział przedstawiciele władz lotniczych Bułgarji, Estonji, Grecji, Łotwy, Rumunji i Polski oraz sekretarz generalny Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej.

Przewodniczącym wybranym został na wniosek delegacji polskiej płk. Fred Olbrei z estońskiego ministerstwa komunikacji.

Celem konferencji jest koorydnacja prac, mających na celu udoskonalenie i zwiększenie bezpieczeństwa linji komunikacji lotniczej przechodzących przez państwa biorące udział w konferencji, a w szczególności służb radjowych i meteorologicznych, obsługujących te linje Konferencja Aeronautyczna, grupująca narodową o charakterze stałym i sesje jej odbywają się raz do roku.

Należy zaznaczyć, że obok wymienionej konferencji istnieją jeszcze inne podobne międzynarodowe lotnicze organizacje regjonalne jak: Międzynarodowa Konferencja Aeronatyczna, grupująca państwa zachodnio europejskie oraz Konferencja Aeronautyczna Śródziemnomorska, do których należą państwa z obszaru Morza Śródziemnego.

Szlak legjonowy na Wołyniu

Szlak legjonowy rozciąga się na znacznej przestrzeni Wołynia, trudnej do ustalenia w swoich granicach, z trudniejszym jeszcze dostępem terenowym, rozlewając się od Kowla, punktu centralnego i ciągnąc się w szereg okopów, pól bitewnych i mogił gęsto rozsianych wzdłuż dorzeczy Styru i Horynia.

Najcięższy z bojów stoczyły Legjony w sławnej bitwie pod Kościuchnówką, odpierając natarcie 4 dywizyj rosyjskich.

Bohaterskie boje legjonistów powinny przejść do księgi historji narodu, a społeczeństwo nasze miejscom tym oddawać należną cześć. Tym zaś, którzy nie wahali się życie złożyć w ofierze, spłacić swój dług, przez odwiedzenie tych miejsc i mogił naszych bohaterów.

W roku bieżącym Tow. R. Z. Wsch. przystąpiło do akcji spopularyzowania tych stron i jako pierwszy ustaliło szlak przygotowany turystycznie od Czartoryska do Kościuchnówki, na Polską Górę, Polski Mostek, Polski Lasek i na redutę Piłsudskiego.

Po przyjeździe do Czartoryska, st. kol. na linji Kowel — Sarny, zwiedzający przejeżdża ładną i dobrą drogą 8 km do miejscowości Kościuchnówki, gdzie zwiedzą kopiec ku czci Legjonistów-bohaterów wzniesiony przez społeczeństwo polskie (wys. 26 m.). Koło kopca ładna tablica pamiątkowa, skąd o kilometr w bok samotna mogiła zbiorowa z wymieniem nazwisk 80 legjonistów poległych na tutejszym terenie. Wjeżdżamy w lasek pokryty rowami, gdzie znajdują się resztki okopów, jest to miejsce, o które toczono najkrwawsze boje, t. zw. Lasek Polski. W środku lasku ładnie utrzymany duży cmentarz legjonowy, nieco dalej drugi. Kilometr na północny wschód wznosi się wzgórze, p. nazw. Reduta Piłsudskiego, skąd Marszałek kierował osobiście akcją.

Po przejrzeniu drogich pamiątek odjeżdżamy koleją ze stacji Czartorysk przez Sarny do Janowej Doliny, największego i najnowocześniej urządzonego kamieniołomu bazaltowego w Polsce. Ładna okolica nad brzegami Horynia, prócz starych lasów dębowych, latem stwarza bardzo miłą wycieczkę.

PIOTR RADŁO.

KOLEJ ZAPRASZA DZIECI

(Feljeton w 90% autentyczny)

— Pan chce z Truskawca jechać do Jaworowa koleją?!

— Cóż w tem dziwnego? — spytałem.

— Przecież w tym okresie czasu kolej zaprasza dzieci. Proszę raczej jechać autem.

— Za pozwoleniem...

— W wagonie kolejowym nie będzie pan jechał, tylko po panu będą jeździli. Poprostu ujeżdżalnia kolejowa. A gdy na każde kolano siędzie panu po troje cudzych dzieci w wieku od oseska do rozgrymaszonego bąka, to odechce się panu jazdy na zawsze.

— Przedewszystkiem po pierwsze lubię pasjami dzieci jako człowiek żonaty, po drugie jestem państwowym patrjotą i muszę popierać koleje państwowe, po trzecie czuję sentyment do naszej kolei, która ceni swą godność osobistą i nie chce obniżać ani taryf towarowych ani udzielać indywidualnych zniżek turystycznych. Kolej nie chce się pospolitować i byle komu ulg nie udziela. Oczywiście z wyjątkiem dzieci. A po czwarte. — to wogóle nie chcę z panem mówić.

Uparłem się więc i pojechałem koleją — bo strasznie lubię dzieci i t. d., i t. d.

Podróż z Truskawca do Drohobycza odbyła się bez większych wrażeń. Pociąg był do pusty. Dopiero w Drohobyczu zaczęły się dziać niesamowite sceny, gdy do przedziału wgromaliło się pokaźne stadko młodych pociech. Ale i to jeszcze nic, bo na każdej prawie większej stacji, a zwłaszcza w Stryju spotkała mnię nowa radość, gdy wpędzano do wagonu coraz to liczniejsze rzesze rodziców z bachorami. Kiedyż ten napływ się skończy? Lecz fala potopu rosła i rosła, aż wkońcu wagon był tak pełny, że zdawało mi się, że ściany jego pulsują.

Coś jak pulsacja skorupy globu ziemskiego.

W przedziałach zaczęło być coraz duszniej i duszniej. Z kłębowiska ciał biły pod sufit coraz wonniejsze zapachy dziecięce. Beztroskie i niczem nie skrępowane. Gdzieś z nad podłogi wyskoczyły żwawo pchły, nieodłączne towarzyszki ludzkiego bytowania.

Tuż kolo mnie rozwielmożniła się bogata w liczbę rodzinka. Tato bezrobotny wraz z mamusią wieźli gdzieś na drugi koniec świata swoją ukochaną gromadkę czworga dzieci. Opodal siedział zażywny ojciec o typie mieszczańskim z dwojgiem przychowku.

— Dlaczego bezrobotni mają tyle dzieci? — pomyślałem. Widocznie nie mają nic innego do roboty — znalazłem w duchu trafną odpowiedź. Przynajmniej w tej dziedzinie życia niema bezrobocia.

Za chwilę było mi przeznaczone zawrzeć bliższą znajomość z dzieciakami. Cóż to był za raj dla nich, że mogły bawić się „w takim domku, co sam jedzie". Wśród krzyków, śmiechu i pisku i rozpoczęły swobodną zabawę starając się wciągnąć jedynego w przedziale obcego człowieka, którego ja reprezentowałem. Jeden ze słodkich bachorów zainicjował zabawę „w chowanego". Zaczęła się więc chowanka, której ośrodkiem było moje cielsko. Byłem dla tych dzieciaków czemś w rodzaju grubego słupa, siedzącego ze sztywnem dostojeństwem wieku na ławce. Zaglądały bachory z za moich ramion na siebie, wołając radośnie:

— A kuku...

Gdy szał radości zamącił im rozum, poczęły na siebie pluć, oczywiście przez miedzę mego ciała. Potem obrzucały się odpadkami jedzenia, przyczem zdarzyło mi się nieraz otrzymać źle wycelowane ciosy.

— Zośka! — krzyknął ojciec — jak nie będziesz siedziała cicho to cię już nigdy nie wezmę ze sobą!

— My się bawimy — odparła słodko.

— Nie wolno rzucać ogryzkami na tego pana! Przed chwilą plułaś, a teraz znów rzucasz ogryzkami.

— Józek także pluł...

— Siedźcie cicho! — ryknął znowu ojciec — bo was zbiję i poproszę tego pana, aby was zabrał. Dziecięta uspokoiły się na kilkanaście minut, poczem zaczęły znowu brykać.

Wyszedłem na kurytarz, aby złapać trochę świeżego powietrza, lecz dzieci popędziły za mną i nuże bawić się w chowanego, kryjąc się za memi nogami, przyczem omal nie poobrywały nogawek spodni.

Miałbym się spyszna, gdyby ta zabawa miała dłużej potrwać.

— Władek! — huknęła władza ojcowska — marsz na ławkę! Ty hyclu jeden!

Uciekłem od ukochanego towarzystwa do drugiego okna, które chciałem otworzyć, lecz przeszkodziła mi w tem jakaś mamusia.

— Proszę nie otwierać okna, bo moje dziecko się przeziębi.

— Ależ tu jest okropne powietrze, proszę panią.

— Wolę duszne powietrze, niż chorobę dziecka.

Ładne mi tam duszne powietrze... Siekierę można zawiesić...

— Bo to jest wagon dla dzieci. Sama kolej zaprosiła dzieci, myśmy się wcale o to nie starali, ani nie wpraszali.

Zrobiło mi się gorąco.

Uciekłem do innego wagonu do drugiej klasy — myśląc, że tam znajdę wybawienie. W istocie był mniejszy ścisk, lecz dzieciarni moc wielka. Prawdę mówiąc uciekłem z deszczu pod rynnę. Po krótkiej bowiem chwili mała pasażerka z lewej strony (od serca) zrobiła płaczliwą minę i krzyknęła wielkim głosem:

— Aaa.....

Matka skoczyła czemprędzej na ratunek, ale było już zapóźno. Koło mnie zrobił się... staw. Brakowało tylko ryb.

Stało się.

„Kości zostały rzucone".

Uciekłem więc i z tego raju, lecz nie wiedziałem, co ze sobą zrobić. Gdzie postąpisz — tam mały nieprzyjaciel. Krzykliwy, płaczący, rozbawiony, zasmarowany, jednem słowem odstraszający.

Oczekiwałem na kurytarzu końca „niekończącej się" podróży i drżałem na myśl, że coś wlezie mi znowu pod nogi, że będzie ciągnęło za spodnie, że dostanę w łeb ogryzkiem, a w oko pestką, że ktoś zrobi pode mną taki sobie mały... stawek. I konduktor gotów jeszcze mnie potem obwinić...

Wreszcie zajechałem do stacji mego przeznaczenia i odetchnąłem z ulgą, słysząc wyraźnie, jak mi spadł kamień z serca wprost na posadzkę dworca kolejowego.

I postanowiłem sobie święcie, że nigdy nie będę podróżował wtedy kiedy kolej będzie miała zwyżkę ojcowskiej czułości i zaprosi ponownie dzieci.

(„Ziemia Jaworowska").

Żegiestów — perła doliny Popradu

Korespondencja własna

(S. G.) Nie jest przesadą twierdzić, że Żegiestów jest najbogaciej



Poprad przy „Łopacie Polskiej" w Żegiestowie.

uposażonem przez naturę uzdrojowiskiem w Polsce. Góry, lasy, rzeka, łagodny klimat podgórski i jedne z najsilniejszych w Europie źródeł szczawy żelazisto - wapniowo - magnezowej z olbrzymią zawartością naturalnego kwasu węglowego — oto cudowne warunki, któremi tak hojnie obdarzyła Żegiestów natura.

Niestety, dotychczas w Polsce niewielu podziwiało te cuda natury, a już bardzo niewielu (i to nawet wśród lekarzy) orjentuje się w wartościach leczniczych Żegiestowa. A wydaje mi się, że kto spędzi tam parę tygodni, musi się stać nietylko wielbicielem tego uzdrowiska, ale i apostołem, nawracającym na „wiarę żegiestowską" wszystkich potrzebujących bądź operacyjnej kuracji wodami i kąpielami żegiestowskiemi, bądź też tylko wypoczynku.

Nie chcę w tej chwili zastanawiać się nad niedostateczną a raczej mówiąc zupełnie nikłą propagandą tych wartości Żegiestowa; bez względu na przyczyny, faktem jest, że Żegiestów jest mało znany mimo [illegible] przeszło egzystencji. Już w 1857 r. nasz wielki uczony, rektor Uniw. Jagiellońskiego, prof. Dietl pisał o nim: „kto raz był w Żegiestowie, ten tęskni za jego ożywczem powietrzem, za jego czarującym krajobrazem, za jego zdumiewającemi widokami, za jego szumiącemi zdrojami, za jego cichem ustrojem". Mimo rozbudowy Żegiestowa specjalnie w ciągu ostatniego dziesięciolecia, słowa prof. Dietla nic nie straciły na aktualności.

Największym urokiem Żegiestowa jest jego położenie: malowniczo wzniesione doliny na zboczach niewysokich gór (od 500 do 1100 mtr.), porośniętych lasem mieszanym, iglasto - liściastym, nad wiecznie szumiącym Popradem, który pod Żegiestowem (tworząc naturalną granicę z Czechosłowacją) płynie dziwacznie powyginaną, miejscami dość szeroką wstęgą. Tuż nad jego prawym brzegiem biegnie linja kolejowa (N. Sącz — Krynica), łącząca Żegiestów ze wszystkiemi większemi ośrodkami w Polsce dzięki wagonom bezpośredniej komunikacji do Krynicy (odległej o 22 km.).

Kto pragnie prawdziwego wypoczynku i chce uniknąć zgiełku naszych t. zw. reprezentacyjnych uzdrowisk, ten znajdzie go napewno w Żegiestowie, gdzie w krótszych lub dłuższych, nieuciążliwych spacerach po łagodnych zboczach okolicznych gór sycić może swe oczy wiecznie frapującym, czarującym krajobrazem. Cała dolina Popradu, od Starego Sącza poprzez Rytro, Piwniczną, Łomnicę, Wierchomlę i Żegiestów do Muszyny, otoczona pasmami gór, należących do Beskidu Środkowego, to jeden z najpiękniejszych zakątków Polski, ale Żegiestów bezsprzecznie jest największym jego klejnotem, słusznie zwanym „perłą doliny Popradu".

Przed 1914 r. Żegiestów odwiedzany był tylko przez „znawców", którzy niezrażeni bardzo prymitywnemi urządzeniami zdrojowemi i mieszkaniowemi, szukali tam wypoczynku w kontakcie z naturą lub zdrowia u źródeł, znakomitych pod względem swych wartości leczniczych. Po wojnie, zwłaszcza w ostatniem dziesięcioleciu, urządzenia te grubo zmieniły się na lepsze. Wybudowany został wielki dom zdrojowy, według projektów prof. Izyszko - Bohusza, z nowoczesnemi urządzeniami i z 6-ma kabinami kąpielowemi, dzięki czemu mieszkańcy domu zdrojowego nie są zmuszeni brać kąpieli w łazienkach, znajdujących się zresztą niezbyt daleko. Pozatem posiada Żegiestów około 40 pensjonatów, w czem kilkanaście urządzonych jest z nowoczesnym komfortem — ogółem uzdrowisko rozporządza obecnie przeszło 600 pokojami, a cały szereg willi i pensjonatów jest w budowie; m. in. buduje się obecnie w Żegiestowie na t. zw. Łopacie Polskiej wielki dom wypoczynkiwy urzędników koncernu naftowego „Małopolska" zbudowany kosztem 1½ miljona złotych.

O wartościach leczniczych wód żegiestowskich nię będę się rozpisywał; ciekawych odsyłam do broszury „Żegiestów-Zdrój i jego walory lecznicze" d-ra L. Marca w Żegiestowie, którą bezpłatnie wysyła Komisja Zdrojowa w Żegiestowie każdemu zainteresowanemu. Wspomnę tylko, że ilością kwasu węglowego stanowiącą o wartościach leczniczych kąpieli, zródła „Anny", „Andrzeja" i „Sulina" przewyższają znacznie wszystkie źródła w Krynicy, ze znaną „słotwinką" na czele; ponadto okolice Żegiestowa obfitują w doskonałą borowinę, a kąpiele rzęczne w Popradzie mają również ustaloną sławę.

Dla turystów, a specjalnie narciarzy, posiada Żegiestów ciekawy trasy wycieczkowe i jedne z najlep-



Widok na środkową część Żegiestowa.

szych terenów narciarskich — ale o tem napiszę w następnej korespondencji.

Kim był Andrè Citröen ?

Pisma całego świata przyniosły wiadomość z Paryża o zgonie znanego fabrykanta i konstruktora samochodów Andre Citroena, który zmarł po przeprowadzonej operacji raka.

Zdrowie Citroena w związku z krachem jego przedsiębiorstwa pogorszyło się znacznie, tak że okazała się konieczność przewiezienia go do kliniki w kilka dni po ogłoszeniu upadłości. Wobec podania przez niektóre pisma życiorysu nieprawdziwego, podajemy poniżej szczegóły życia największego fabrykanta samochodów w Europie.

Red.

Od wielu już lat rozpłomienia się na horyzoncie Paryża co wieczór siedem liter nazwiska Citroena. Płoną swą dziwną jasnością z wysokości 300 mtr. błyszczą na tle niebotycznej wieży Eiffla, nikną, zapalają się znów, potem znikają, by za chwilę rozbłysnąć swem oślepiającem światłem...

I tak zostanie nadal, bo pomimo krachu, który firma przeszła, pomimo trudności wszelkiego rodzaju, wielkie dzieło wzniesione kosztem szesnastoletniego trudu jego twórcy pozostanie nadal, nie traci nic ze swej światowej sławy.

Właściwie trud ten rozpoczął się wcześniej, bo nietylko w czasie wojny światowej, ale nawet już przedtem zdobył sobie Citroen sławę jako znakomity organizator i przedsiębiorca.

Już w roku 1902 mając lat 24 zakłada Citroen pierwszą fabrykę samochodów, w której zatrudnia 10 robotników. Właściwy rozkwit przedsiębiorstwa zaczyna się w chwili gdy fabryka Citroena dostaje zamówienia dla armji.

Pierwszą pracą na wielką skalę jest stworzenie przez Citroena wielkiej fabryki amunicji. W ciągu kilku tygodni buduje on wielką fabrykę na Quai de Javel, fabrykę która zatrudnia 13.000 robotników i produkuje 5000 szrapneli dziennie.

Wyroby jego wędrują na wszystkie place boju, a wzamian za to do kasy jego napływają kolosalne sumy, tak wielkie, że po zawarciu pokoju nazwano go największym dorobkiewiczem wojennym i zmuszono do zapłacenia 25 miljonów fr. podatku.

W międzyczasie, po skończonej wojnie, Citroen przerzucił się na inną dziedzinę; ponieważ fabrykowanie pocisków przestało być rentowne — zaczął budować samochody.

Przy tworzeniu tego nowego dzieła miał dopiero Citroen okazję wykazania swych zadumiewających zdolności zakrojonych zupełnie na miarę amerykańską.

Francja oceniła to i traktowała go z takim szacunkiem, jak amerykanie Forda, tego jedynego człowieka, z którym można Citroena porównać.

Hasłem jego jest „auto dla każdego Francuza", a pierwszym krokiem w realizowaniu tej dewizy jest stworzenie nowego systemu ratalnego, umożliwiającego nawet średnio zamożnym nabycie samochodu. Dalszemi etapami jego pracy sią: stworzenie akcyjnego towarzystwa, dostarczającego na dogodnych warunkach szoferom taksówek, stworzenie pod firmą zakładów Skody filji na Bałkanach, celem obsłużenie państw południowo-europejskich i wiele innych.

Jedną rzecz jednak przedewszystkiem trzeba przyznać Citroenowi, że był on mistrzem propagandy, jakiego Francja przedtem nie miała, Organizuje ekspedycję na Saharę, wypozażając ją w wozy swojej marki specjalnie w tym celu skonstruowane, każe nakręcić film, ilustrujący tę podróż, a film ten obiega potem całą kulę ziemską, reklamując firmę Citroena.

Nazwisko jego promieniuje z 300 metrowej wysokości, góruje nad Paryżem z wieży Eiffla. I tu nawet wykazał Citroen niebywały rozmach bo kiedy towarzystwo eksploatujące wieżę Eiffla nie chciało się zgodzić na zainstalowanie jego reklamy, gra na giełdzie na zniżkę akcji tego towarzystwa a następnie wykupuje ponad 50 proc. stając się tem samem panem wieży.

Imię jego jest na ustach ludzi wszystkich zakątków ziemi, na ucho szepczą sobie ludzie zawrotne cyfry przegrywanych przez niego pieniędzy przy zielonym stoliku, 10 miljonów, 20 miljonów...

Dwa razy firma znajdowała się w poważnych trudnościach, lecz w obu wypadkach wyszła obronną ręką, raz nawet przy wybitnej pomocy Banku Francji. Ogólny kryzys, oraz kolosalny rozmach nadszarpnął fundusze firmy, aż wreszcie doszło do tego, że Citroen był zmuszony większość swych udziałów oddać najpoważniejszym wierzyciolom: firmnie Michelin i bankowi B-cia Lazard, sam zaś musiał zadowolić się stanowiskiem naczelnego dyrektora.

Przez przyjęcie pomocy od wyżej wspomnianych towarzystw firma została niezmieniona, nie zmieni się i teraz po śmierci swego twórcy.

Ruch turystyczny w dawnym Rzymie

Uniwersytet w Perugji organizuje corocznie specjalny kurs wykładów dla cudzoziemców z rozmaitych dziedzin wiedzy. W roku bieżącym do przedmiotów, wykładanych na tym kursie, włączona została również turystyka. Wykłady o turystyce prowadził dyrektor generalny włoskiego urzędu turystycznego, p. Angelo Mariotti, profesor ekonomji w uniwersytecie rzymskim i profesor turystyki w wyższej szkole handlowej w Rzymie.

Inauguracyjny swój wykład profesor Mariotti zatytułował „Ruch turystyczny w starożytnym Rzymie".

Starożytni Rzymianie podróżowali w różnych celach: odbywali podróże do ówczesnych uzdrowisk, pielgrzymki do słynnych świątyń w różnych miejscowościach, podróże dla studjów naukowych, w celach handlowych i t. d. Podróże te wywoływały konieczność organizacji gospód i zajazdów oraz dogodnych środków komunikacji. Powstawały również pewne instytucje administracyjne, które zajmowały się nadzorem nad tymi środkami oraz zajmowały się budową i konserwacją dróg.

Starożytni Rzymianie zwracali szczególną uwagę na wielkie arterje komunikacyjne. Słynna „Tabula viarum romani imperii" jest najlepszem świadectwem, że już wtedy ruch turystyczny osiągnął wysoki rozwój. Wielkie cysterny, których zwaliska oglądamy obecnie nawet w tak odległych od Rzymiejscowościach, jak w Cyrenaice, dowodzą niewątpliwie, że Rzymianie dbali o wygody podróżujących oraz o ich zwierzęta wierzchowe i juczne.

Wykład swój prof. Mariotti ilustrował zdjęciami z różnych starożytnych bareljefów, mozajek i malowideł. Na zdjęciach tych demonstrowane były ubiory, których używali starożytni Rzymianie w podróżach, różne rodzaje wehikułów podróżnych i ówczesnych okrętów czyli galer.

Przepisy dla zwiedzających Parki Narodowe

(Dokończenie)

Rezerwat na Czarnohorze

1. Wstęp do rezerwatu po znakowanych szlakach turystycznych jest bezpłatny, natomiast poza obrębem tych szlaków dozwolony jest jedynie za opłatą.

Karty wstępu po cenie 20 groszy oraz okresowe karty wstępu, ważne na cały sezon turystyczny, w cenie 3 złotych, wydaje Nadleśnictwo Państwowe Worochta, kasa kolejki w Worochcie oraz Leśnictwo Zawoja.

2. Wstęp na teren rezerwatu dozwolony jest ząsadniczo pieszym; wjazd rowerami, motocyklami i samochodami jest zakazany, na wjazd konno i pojazdami konnemi tylko po wyznaczonych drogach można uzyskać specjalne zezwolenie Nadleśnictwa Państwowego Worochta.

Zabrania się wstępu na teren rezerwatu z bronią myśliwską i psami.

3. Na terenie rezerwatu dozwolone jest przebywanie i chodzenie tylko po znakowanych szlakach turystycznych, poza obrębem zaś szlaków tylko po drogach i ścieżkach. Zabronione jest chodzenie i wspinanie się po zboczach, urwiskach, żlebach i skałach, jak również chodzenie po miejscach zagrodzonych, po miejscach porosłych młodym lasem lub kosodrzewiną (młodnikach i uprawach) oraz połoninach. Indywidualne zezwolenia na swobodne przebywanie na całym terenie rezerwatu wydaje w uzasadnionych wypadkach Nadleśnictwo Worochta.

4. Obozowanie i biwakowanie dozwolone jest jedynie na miejscach na ten cel wyznaczonych przez Nadleśnictwo Państwowe Worochta.

5. Zabronione jest palenie ognisk poza miejscami wyznaczonemi do obozowania, pozostawianie ognisk niezagaszonych i tlejących.

Zabronione jest palenie tytoniu w okresie czasu od 1 maja do 1 października poza miejscami wyznaczonemi do obozowania i biwakowania.

6. Zabronione jest zaśmiecanie rezerwatu, zanieczyszczanie źródeł i wszelkich innych wód, odpłupywanie skał i głazów, umieszczanie napisów i znaków zarówno na skałach i drzewach oraz jakichkolwiek innych objektach na terenie rezerwatu. Niedozwolone jest kąpanie się i plażowanie na terenie rezerwatu.

7. Zabronione jest hałaśliwe zachowywanie się na terenie rezerwatu, chóralne śpiewanie, trąbienie i granie na jakichkolwiek instrumentach oraz strzelanie.

8. Zabronione jest zrywanie kwiatów i innych części roślin, wykopywanie roślin, ułamywanie gałązek, zbieranie jagód, grzybów i innych płodów leśnych.

Zabronione jest łowienie, zabijanie, płoszenie i napastowanie jakichkolwiek zwierząt.

Zbieranie jakichkolwiek okazów dla celów naukowych, dydaktycznych i kolekcjonerskich na terenie rezerwatu nie jest dozwolone. W szczególnych wypadkach będzie Instytut Badawczy Lasów Państwowych w Warszawie udzielał w drodze wyjątku zezwoleń na zbieranie okazów dla prowadzących prace naukowe na terenie rezerwatu.

9. Dokonywanie na terenie rezerwatu zdjęć fotograficznych i filmowych, jeżeli zdjęcia te nie mają charakteru amatorskiego, wymaga zezwolenia Dyrekcji Lasów Państwowych we Lwowie.

10. Zabronione jest prowadzenie na terenie rezerwatu bez zezwolenia Nadleśnictwa Państwowego Worochta i poza miejscami przez Nadleśnictwo wyznaczonemi handlu kramnego, stałego bądź przenośnego.

11. Zwiedzający rezerwat obowiązani są podporządkować się wezwaniom i wskazówkom funkcjonarjuszów Nadleśnictwa Worochta.

Z Warszawy do Bałtyku

Reportaż z podróży po Wiśle

Miasto, tradycyjnie czyste, spokojne, poważne i zawsze piękne, będące wybitnie pod wpływem architektonicznym swych kościołów. A posiada ich Płock niemało: katedrę z 12 w., która z pierwotnej romańszczyzny zachowała dziś już tylko swój rzut, farę św. Bartłomieja, pierwotny gotyk z 14 w., od 18 w. zaś barok, również barokowy kościół św. Jana Chrzciciela oraz kościół ewangelicki, przebudowany z barokowego św. Dominika.

W podziemiach katedry śpią w swych grobowcach Władysław Herman i Bolesław Krzywousty obok licznych książąt mazowieckich.

Zabytkowy charakter noszą tu również liczne budowle świeckie: dawny klasztor Benedyktynów, gimnazjum, dawna kolegjata i klasztor Jezuitów z 14 w., dzwonnica gotycka z 14 w. i takaż „Wieża szlachecka", ratusz klasycystyczny, domy barokowe, wartownia, a wreszcie domy Płockiego Tow. Naukowego, tej najwybitniejszej jednostki naukowej Mazowsza.

Interesujący objekt stanowią zakłady Marjawitów.

Nad Wisłą znajduje się gmach teatru miejskiego, przebudowany z kościoła św. Trójcy z 13 w., a obok teatru — taras kawiarni Klubu Artystycznego Płockiego, miejsce z którego roztacza się jedna z najpiękniejszych perspektyw w Polsce.

Ale czas wracać! Pośpiesznie wypijamy szklankę dobrej kawy u Szałańskiego i schodzimy na przystań. Po chwili odbijamy.



Wyszogród. Most na Wiśle.

Południe

Za Brwilnem Dolnem, ozdobione jednym z nielicznych na Mazowszu kościołów drewnianych z 18 w., dojeżdżamy do Dobrzynia, stolicy Ziemi Dobrzyńskiej, połaci Polski o wielkiej martyrologji.

Łupił tę ziemię Giedymin w 14 w., grabili ją Krzyżacy, szczególnie okrutnie w r. 1409, napadali Szwedzi w 18 w.

Miał Dobrzyń również słynnych obywateli: braci Dobrzyńskich, rycerzy krzyżowych, miał i swych uczonych. W 15 w. słynna tu była Nawojka, pierwsza polska kobieta-studentka, którą mieszczanie dobrzyńscy chcieli ukamienować za to, że śmiała sięgnąć po wiedzę aż do Akademji Krakowskiej. W 17 w. wydał Dobrzyń Adama Adamandego Kochańskiego, słynnego matematyka królewskiego i bibljotekarza Jana III.

Z dawnych zabytków pozostał jedynie kościół farny fundacji Konrada ks. Mazowieckiego. Resztę, wraz z 600 domami, strawił ogień oraz czas, spopielający lepiej od ognia.

Powoli płyniemy dalej, gubiąc z oczu starożytny Dobrzyń i lawirując wśród mielizn, rozsianych tu w szczególnej obfitości.

Dalej na północo-wschód

Za Dobrzyniem czeka nas Włocławek. Ten sam, o którym Sebastjan Klonowicz pisał w swym „Flisie":

„A tu trzy ziemie zeszły się klinami:
Dobrzyńska włość i Mazowsz z Kujawami.
Tu, kiedy krzykniesz, słyszą trzy powiaty,
Flisie gębaty.
Poniżej w lewo czerwieni się dawny
Włodsławek, księżą, cłem i piwem sławny.
Tam ci też pewnie zahamują statek,
Zapłać podatek!"

Czerwieniący się Włocławek istotnie jest już blisko. Bliską jest również granica trzech powiatów, tylko innych niż w r. 1559, kiedy powstawał „Flis". Dziś schodzą się w najbliższej okolicy Włocławka powiaty: Włocławski i Gostyniński na lewym brzegu Wisły oraz Lipnowski na prawym. Ziemia Dobrzyńska leży w granicach pow. Lipnowskiego.

Inne szczegóły cytowanej części „Flisa" również pozostają aktualne po dziś dzień. Szczególnie, o ile chodzi o to, że flis pozostał niezwykle gębaty czyli pyskaty. Interesująca wzmianka o podatku również pozostała aktualną. Niechnoby ktoś spróbował nie zapłacić. Nietylko zahamują mu statek, ale wogóle go zabiorą. I słusznie! Biada bowiem narodowi, który nie potrafi uszanować swoich sekwestratorów!

Na przystań przybywamy z opóźnieniem, postój więc zostaje skrócony. Zaledwie mamy tyle czasu, aby zjeść kiepski a drogi obiad w hotelu Polskim i rzucić okiem na miasto. Zauważam, że cywilizuje się ono w gwałtowny sposób i z głównej ulicy znikają nareszcie kocie łby, zalegające ją podobno od roku 1611, t. j. od czasu, kiedy Włocławek wogóle liczy się w historji.

W przelocie rzucamy okiem na ostrołukowe gotyki katedry Wniebowzięcia z 14 — 15 w., wieże kościoła św. Jana z 16 w. oraz zabytkowy kościołek św. Witalisa. Pomimo pośpiechu zatrzymujemy się jeszcze przed zewnętrzną ścianą kaplicy N. M. P., aby rzucić okiem na zegar słoneczny, pozostawiony Włocławkowi w darze przez Mikołaja Kopernika. Wąskiemi a brudnemi uliczkami zbiegamy z powrotem do Wisły, „okrętujemy się" i jedziemy znowu. Tuż pod przystanią lawirujemy między rusztowaniami nowego mostu, o mało co nie najeżdżamy na jakiegoś nieprzytomnego kajakowca, który pakuje swą łupinę prawie pod nos statku, chcąc zażyć rozkoszy bujania się na falach, wytworzonych przez statek, potem mijamy ujście Zglowiączki do Wisły, przepięknie ujęte w obramowanie parku i kamienne balustrady pysznego klubu wioślarskiego.

Po prawej stronie minęliśmy właśnie Szpetal Dolny z rezerwatem roślin stepowych, drugim w Polsce po tarnopolskiej Pantalisze.

Od Bobrownik do Torunia

O 18 km. poniżej Włocławka widnieją na prawym brzegu ruiny dawnego zamku Konrada Mazowieckiego na wyspie w Bobrownikach. Potem, na lewym brzegu wybiegają ku nam szczyty klasztoru nieszawskiego oraz śpichrze tego miasta Noakowskiego, które posiada tyle pamiątek po przedwcześnie zgasłym artyście.

Cenną pamiątką średniowiecza Nieszawy jest kościół św. Jadwigi, zbudowany z surowej cegły i będący jednym z najpiękniejszych gotyków w Polsce, oraz kryjący w swym skarbcu cenne argentylja.

W Nieszawie mieszka obecnie wybitny literat i dziennikarz, ks. Kneblewski, dzięki któremu świat od czasu do czasu dowiaduje się o istnieniu tego starożytnego miasta, które niegdyś odgrywało tak wybitną rolę w handlu Polski z Gdańskiem.

W odległości 10 km. poniżej znajduje się przystań w Ciechocinku, skąd już widać ruiny zamku biskupów kujawskich w Raciążku, gdzie odbył się słynny zjazd Władysława Jagiełły z Konradem von Junginen w r. 1404. Ruiny, jak to miałem możność stwierdzić rok temu, sypią się jak pieprz. Nikt nich nie konserwuje ani nie umacnia, to też następne pokolenie, które przyjdzie po nas, prawdopodobnie już ich nie zastanie.

Przystań w Ciechocinku odległa jest o 3 km. od samego uzdrowiska. Na przyszły rok, kiedy nowa szosa, biegnąca przez Ciechocinek, zostanie zupełnie wykończona, przystań będzie już przeniesiona do samego centrum tego pięknego uzdrowiska i wtedy komunikacja rzeczna z Ciechocinkiem niewątpliwie rozwinie się.

Tymczasem na pokład władowała się z wielkiem hałasem gromada dzikich ludzi, którzy momentalnie napełnili cały statek wrzaskiem, bieganiną, nawoływaniami i tupotem. Byli to łodzianie i łodzianki, kuracjusze ciechocińscy, udający się do Torunia na pierniki. Wymalowane podfruwajki i sznytowi z łokcia młodzieńcy zajadali się śliwkami, rzucając pestki na pokład, fotografowali bez końca jeden drugiego, tańczyli przy dźwiękach radja i wogóle okazywali taką radość życia, jakiej pozazdrościć mogłoby im każde cielę świeżo urwane z powroza.

Po odbiciu od przystani wpływamy na uregulowany odcinek Wisły. Prąd jest tutaj żywszy. Zbliżamy się do granicy dawnych zaborów. Przy ujściu Drwęcy mijamy historyczną Złotorję z ruinami zamku Kazimierza Wielkiego, miejsce, w którem poległ w r. 1376 Kazimierz ks. Szczeciński. Niedaleko stąd, również na prawym brzegu Wisły, leży Kaszczorek z historycznym kościołem z 1300 r.

A potem zagradzają nam drogę dwa mosty. Zdaleka pną się ku niebu wystrzeliste wieżyce kościołów, tonące w ogrodach. Czerwony, krzyżacki mur, opasujący zbiorowisko domów widnieje coraz wyraźniej. Jesteśmy w Toruniu.

Zwiedzamy Toruń

Dwie godziny postoju to zbyt mało dla zwiedzenia miasta, ale w sam raz, aby nań rzucić okiem. Wysiadamy na wzorowo urządzonej przystani, zaopatrzonej w brukowany bulwar, kilkanaście kryp przystaniowych, wielkie słupy kamienne, służące do przywiązywania statków, a wreszcie w linję kolejową, podchodzącą prawie do samej wody. Stara kultura rzeczna Torunia, kultura pramatki — Wisły, której gród Kopernika zawdzięcza swoje powstanie i rozwój, jako stolica dolnego biegu rzeki!

Zaledwie wysiedliśmy, a już okrążyli nas sprzedawcy pocztówek, owoców i bułek. Pierwsze ślady „przemysłu turystycznego" nad Wisłą! Kilkudziesięciu malców zrozumiało doskonale, że przy statkach można coś zarobić. Wśród nich znajduje się również kilku uczniów w mundurkach. Jeden z nich idzie za nami i, nieproszony, przez cały czas „objaśnia".

— Tu na tej ulicy znajduje się dom, w którym urodził się Kopernik, a tu jest poczta, a tu ratusz, który posiada tyle okien ile dni w roku, tyle drzwi, wiele miesięcy, tyle kominów, wiele godzin... Tu jest dom Artusa a tutaj...

— Panie, gdzie pan idzie — przerywa nagle sam sobie — przecież to żydowski sklep!

Przepędziłem skrzeczącego mi nad uchem malca i sam udałem się na przechadzkę po mieście.

Szcowny ratusz, najpiękniejszy z polskich ratuszów, doprowadzony jest do wzorowego porządku. Między niezliczonemi gotyckiemi wieżyczkami błyszczy szlachetna patyna dachu, tu i owdzie poprzetykana już nowemi blachami. Ratusz konserwowany jest wzorowo. W jednym z jego sklepów parterowych ulokowało się biuro informacyjne PTT. Wchodzę i dla próby proszę o informacje, dotyczące komunikacji z Ciechocinkiem.

Niestety, informują mnie źle, co natychmiast sprawdzam w posiadanym rozkładzie jazdy. Co do komunikacji autobusowej z Ciechocinkiem, nie umieją mnie wogóle poinformować, czy autobusy chodzą, i polecają mi dowiedzieć się na stacji autobusów. Cała natomiast działalność biura nastawiona jest, jak wnioskuję, na sprzedaż pocztówek i pamiątek z Torunia.

Rozumiem, że ten drobny handel jest prawdopodobnie podstawą istnienia tego „biura informacyjnego", ale środek nie powinien zamieniać się w cel i informacje w k a ż d y m r a z i e powinny być udzielane.

Tuż za bramą miejską rozplanowana jest prześlicznym szerokim rzutem nowa dzielnica Torunia. Z jednej strony — Wisły, za nią pas drzew i trawników, w środku asfaltowa ulica, a po drugiej stronie nieskończony szereg will i domów, tonących w zieleni. Tak pieknego wybrzeża Wisły niema w całej Polsce. Niema również tak doskonale utrzymanego.

D. c. n.

Ol.

Kronika krajowa

Ilu turystów odwiedziło Gdynię w roku ubiegłym?

Stosunkowo najliczniejsze w 1934 r. do Gdyni były wycieczki włościańskie, przeważnie organizowane przez Ligę Morską i Kolonjalną. Liczba ich uczestników doszła do 23.518 osób. Na drugiem miejscu stoją wycieczki szkolne z liczbą 17.713 osób, w czem 11.126 chłopców, na trzeciem wycieczki organizacyj społecznych z ogólną ilością 12.945 osób, na czwartem wycieczki wojska z liczbą 4.195 osób i wreszcie wycieczki cudzoziemców złożone z 706 osób. Ogółem przybyło tedy do Gdyni w 1934 r. przeszło 59.000 osób z wycieczkami zbiorowemi.

Do tego dochodzą wycieczki szkolne przybywające do Gdyni na jeden dzień bez noclegu dla zwiedzenia portu, z Helu i innych miejscowości nadmorskich. Obliczając je na podstawie statystyki sprzedanych biletów okrętowych, ustalono ich liczbę na 18.820 osób.

Ilości turystów indywidualnych, przybywających do Gdyni nie można stwierdzić, pośrednio oblicza ich się jedynie na podstawie statystyki biletów sprzedanych na statkach żeglugi polskiej, przyczem przypuszcza się, że każdy turysta przybywający do Gdyni jedzie statkiem na Hel lub do Jastarni. Statystyka ta nie jest jednak zupełnie ścisła. Statkami Żeglugi Polskiej w 1934 r. przewieziono w miesiącach letnich 208.000 pasażerów. Ponieważ w 1933 r. statki te przewiozły tylko 196.500 osób należy stwierdzić, że przyrost w 1934 r. wynosił 41.500 przejazdów, co odpowiada wzrostowi frekwencji wybrzeża o 25 proc.

Przeszło 15.000 osób w Białowieży

Dyrekcja lasów państwowych w Białowieży ogłasza, że w ostatnim sezonie turystycznym zwiedziło park narodowy w Białowieży 15.262 osoby w tem m. in.: 907 cudzoziemców, 102 dziennikarzy, 420 studentów, 8024 uczniów szkół średnich i niższych. Na terenie parku urządzone jest schronisko na 100 łóżek.

7,5 miljona wycinków plon pracy popularnej „I.P.P."

Agencja „Informacja Prasowa Polska" obchodzi 15-ty rok istnienia.

Jedyna to w Polsce instytucja, informująca swych abonentów o tem, co pisze o nich oraz sprawach z ich zawodem lub z działalnością związanych, cała prasa za pomocą wycinków z gazet i czasopism.

I. P. P. — tak bowiem w skrócie zowie się ta pożyteczna agencja — pochwalić się może pięknym rezultatem swej 15-to letniej pracy i dostarczyła swym około 5.000 abonentom od początku swego istnienia, t. j. od r. 1920 do końca r. 1934 około 7 i pół miljona wycinków, t. j. artykułów i innych wiadomości z prasy krajowej i zagranicznej, bądź dla orjentowania ich o głosach prasy o ich działalności, bądź jako materjału informacyjno-dowodowego do różnych celów potrzebnego, bądź wreszcie dla kontroli własnej i obcej konkurencyjnej ich akcji propagandowej, sprostowań i t. p.

Agencja zatrudnia około 20 osób, czyta dziennie do 600 perjodyków krajowych i przerabia otrzymywany z zagranicy materjał wycinkowy od 30-tu swoich korespondentów i zaprzyjaźnionych biur wycinków, m. in. z 4-ch biur londyńskich, 2-ch paryskich, berlińskich, wiedeńskich, i z innych stolic europejskich.

Pozatem I. P. P. wydaje z głosów prasy zagranicznej biuletyn spraw finansowo-gospodarczych p. t. „Wiadomości Finansowe".

Wreszcie zajmuje się udzielaniem informacyj o wydawnictwach prasowych.

Prowadzona od początku swego istnienia przez jednego z założycieli p. Stanisława Jarkowskiego, jednego z profesorów Wyższej Szkoły Dziennikarskiej, I. P. P. w ciągu swego 15-lecia wydała szereg broszur informacyjnych o prasie (Bibljoteka Prasowa Polska) w języku polskim i w innych językach oraz współdziałała wydatnie przy urządzeniu kilku wystaw prasy w kraju i prasy polskiej zagranicą, np. w Pradze Czeskiej i w Kolonji n. R.

W r. 1929 I. P. P. otrzymała za swą działalność społeczno-informacyjno-prasową odznaczenie na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu.

I. P. P. współpracuje z szeregiem instytucyj państwowych w kraju i dostarcza wycinków wielu przedstawicielstwom zagranicznym w Warszawie.

Z okazji 15-lecia swej pracy I. P. P. wydała ciekawą ilustrowaną broszurę z rzutem oka na całą swą działalność i jej szerokie zastosowanie informacyjne.

Łódź motorowa „Orbis 1"

W porcie gdyńskim kursuje od niedawna nowa piękna łódź motorowa, obwożąca turystów, zwiedzających urządzenia portowe.

Motorówka, mieszcząca 150 osób, zbudowana nowocześnie i komfortowo w stoczni szwedzkiej nosi nazwę „Orbis I".

Wkrótce ma być sprowadzona do Gdyni druga, podobna łódź motorowa do komunikacji przybrzeżnej między Gdynią a Juratą.

Inicjatywę ożywienia turystyki przybrzeżnej na Bałtyku nowoczesną komunikacją podjął gdyński Pol. Biura Podróży Orbis oraz „Żegluga Polska".

Kiedy przyjeżdżać do Łowicza?

Na przyjazd do Łowicza nadają się niedziele, dni świąteczne, a ostatecznie dni targowe: wtorek i piątek. Wybrać należy przytem takie środki lokomocji, aby na miejscu znaleść się w godzinach przedpołudniowych, t. j. w porze, kiedy ludność księżacka tłumnie zalega miasto.

Kronika zagraniczna

Wystawa samochodowa w Paryżu

Koleje francuskie przyznały z okazji Międzynarodowej Wystawy Samochodowej i Sportowej, która odbędzie się w czasie od 3 do 13 października, 40% zniżki dla turystów zagranicznych udających się do Paryża w celu zwiedzenia Wystawy.

Bilety zniżkowe powrotne wydawane będą od dnia 28 września do 12 października, z ważnością 15 dni bez prawa prolongaty.

Powrót może nastąpić najwcześniej po 5 dniach pobytu w Paryżu.

Bilety powyższe wydawane będą przez Oficjalne Biuro Kolei Francuskich w Warszawie, Ossolińskich 4.

Przy zamawianiu biletów należy podać datę przekroczenia granicy francuskiej.

Turyści mający zamiar udać się do Paryża na Wystawę Samochodową mogą otrzymać ulgowe paszporty zagraniczne.

Hotele dla automobilistów

Alliance Internationale de Tourisme, instytucja jednocząca towarzystwa turystyczne i automobilowe rozmaitych krajów z ogólną liczbą około 6 miljonów członków, pismem z dnia 2 kwietnia b. r. zawiadomiła, że zarząd A. I. T., w porozumieniu z Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus w Paryżu, wydał świeżo zarządzenia, dotyczące wydawania szyldów polecających hotele w rozmaitych krajach.

Uznano za nieodpowiednie, aby touging kluby i inne stowarzyszenia, należące do Alliance Internationale de Tourisme polecały hotele, które uznano za niedogodne do zatrzymania szyldów automobil-klubów i odwrotnie.

Rozwój motoryzacji w Holandji

Holandja należy do przodujących w Europie krajów pod względem rozwoju motoryzacji. W 1909 r. w Holandji było zarejestrowane 4500 samochodów, czyli 1 samochód na 1400 mieszkańców. W dwadzieścia lat później, czyli w 1929 r., było już 128.000 samochodów, czyli 1 na 60 mieszkańców.

Na 1 stycznia 1935 r. było zarejestrowane 172.000 samochodów, czyli 1 na 46 mieszkańców.

Dom „do wszystkiego"

Andorra-Viella, stolica małej pirenejskiej republiki Andory, położona na wysokości 1060 m. ze swoimi 6000 mieszkańców, posiada, jak każde inne szanujące się miasto, własny ratusz, który nosi szumnie brzmiącą nazwę „Casa de la Vall". Jest to skromny budyneczek z XVI wieku i służy dla celów różnorakich. Budynek jest bowiem siedzibą rządu, ratuszem, szkołą, sądem, jednocześnie więzieniem, ponadto zaś mieszkaniem dla radców miejskich. Parter budynku zajmuje szkoła miejska, jadalnia, sala obrad oraz archiwum miejskie, strzeżone 6-ma zamkami. Z boku dobudowano mały kościołek Św. Armongola, a na wyższem piętrze znajdują się sypialnie ojców miasta.

Jak widzimy więc, kwitną jeszcze patrjarchalne stosuneczki, ale w Andorze.

Z Niemiec

— Od pewnego czasu spotyka się na ulicach Drezna taksówki z białą, celulojdową plakietą na czołowej szybie. Ma to oznaczać, że szofer zna obce języki, co zostało urzędowo stwierdzone. Na plakiecie wymienia się jakiemi obcemi językami szofer włada.

— Ministerstwo Komunikacji Rzeszy wydało ważne rozporządzenie dla cudzoziemców podróżujących po Niemczech własnemi samochodami. Wszystkie dokumenty stwierdzające identyczność prowadzącego i samochodu ważne są w Niemczech , o ile zaopatrzone są w tłumaczenie zaaprobowane przez narodowy Automobil - Klub lub przez odnośnego konsula niemieckiego.

Z prasy

O rewizję taryfy kolejowej

„ABC" zwraca uwagę na potrzebę zmiany taryfy osobowej na kolejach, jako nieżyciowej i szkodliwej dla ruchu kolejowego. Zwłaszcza obecnie w świetle wyliczeń statystycznych, wedle których w r. 1934 ledwie co szósty pasażer płacił normalną taryfę — sprawa ta staje się szczególnie aktualną.

„ABC" przypomina, że wśród pasażerów kolejowych dwie trzecie przypadają na ruch podmiejski.

„Tylko trzecia część ludzi, jeżdżących kolejami, to podróżni we właściwem znaczeniu „dalekobieżni".

W tej kotegorji zaś widzimy, że niemal dokładnie tyle przypada na płacących pełne (jakżeż wygórowane przy obecnej biedzie!) ceny biletu, ile na rozmaitych „ulgowiczów", jadących za połowę, trzecią, piątą albo i dziesiątą część biletu — często z okazji rozmaitych imprez specjalnych, które w dobie dzisiejszej stanowią dla szerokiego ogółu jedyną, nieraz miesiącami wyczekiwaną sposobność, aby... pod pozorem wyjazdu na tę imprezę załatwić ważne sprawy, bo w normalnych warunkach podróż wypadałaby zbyt drogo. Jeśli rozpatrywać sprawę pod kątem ilości przejechanych kilometrów, to okazuje się, że ta kategorja przoduje wszystkim innym — to znaczy, że w dalekie podróże wybierają się ludzie w olbrzymiej przewadze dopiero wtedy, gdy mogą liczyć na jakieś zniżki.

Jednocześnie zaś ogólna ilość podróżnych między rokiem 1928 a 1933 spadła o 41 proc., tak, że zamiast stu podróżnych z roku 1928 było w roku 1933 tylko 59. Ale jeśli uwzględnimy, że z tych 59 na podróżnych podmiejskich przypada 40, to przekonamy się, że ilość podróżnych na dalsze odległości w ciągu pięciu lat kryzysu i opacznej polityki taryfowej zmniejszyła się z 60 do 19, czyli aż trzykrotnie. Odliczymy jeszcze to, że obecnie na dalsze dystnse aż połowa jadących korzysta z ulg (czego nie było w roku 1928), to dojdziemy do wniosku, że cyfra podróżnych dalekobieżnych, płacących pełny bilet, jeszcze się bardziej skurczyła i wynosi prawdopodobnie coś koło jednej piątej tego, co przed kryzysem.

Automobilizm

Demotoryzacja w krajach rolniczych

W jednym z ostatnich n-rów czasopisma l'Automobile Belge niepodpisany autor, przytaczając cyfry statystyczne, dotyczące ruchu samochodowego w różnych państwach w ciągu ostatnich sześciu lat, wyciąga z nich wnioski, niepozbiawione słuszności.

Stany Zjednoczone A. P. — konkluduje autor — doszły już, jeżeli chodzi o ilość będących w ruchu samochodów, do stanu nacycenia. Wprawdzie w czasie największego nasilenia kryzysu ruch samochodowy i tam również osłabł, ale w ostatnim roku prawie że doszedł do normy. Dowodzi to, że duża ilość właścicieli samochodów należy tam do sfer pracowniczych, które pozbywają się samochodów, gdy nie są w stanie ze swych zarobków pokrywać kosztów ich utrzymania.

Daleko wydatniejsze zmniejszenie się ruchu samochodowego obserwować można w centralnej Europie. Znamy wprawdzie ciężką sytuację takich państw, jak Austrja i Węgry, ale dziwi nas niezmiernie postępująca od paru lat w gwałtownym pędzie demotoryzacja w Polsce.

Wydaje nam się, że jakiś potworny wrzód, oszczędzając kraje przemysłowe, wyniszcza kraje rolnicze, które tworzą w centralnej Europie olbrzymi, nieprzerwany obszar: Polska, Austrja, Węgdy, Jugosławia, Rumunja i Bułgarja. Czy przypisać to należy temu, że poza Austrją, stosunkowo nieźle wyposażoną w drogi, państwa te chorują na notoryczny brak dobrych dróg oraz na niskie ceny prokuktów rolnych i leśnych?

Zdaje się, że wniosek nasz jest słuszny. gdyż jeżeli chodzi o kraje na innych kontynentach, gdzie ruch samochodowy znajduje się w wybitnej degresji, to przedewszystkiem wymienić należy Argentynę, Brazylję i Nową Zelandję, kraje o strukturze rolniczo-hodowlanej. Kraje o strukturze mieszanej, rolniczo-przemysłowej, jak Francja, Belgja, Holandja, Danja, Australja i t. d., należą do „złotego środka", przyczem osłabienie lub natężenie ruchu samochodowego w tych krajach wykazuje stosunkowo nie tak wielką rozpiętość. Natomiast kraje wybitnie przemysłowe, jak iWelka Brytanja, Włochy, Niemcy, Czechosłowacja i in. wykazują w ostatnich latach stale zwiększający się rozwój ruchu samochodowego.

Błyskawiczny rozwój motoryzacji w Niemczech

Rozwój ten najlepiej charakteryzują przytoczone poniżej cyfry:

Ilość samochodów osobowych

1932 r.	—	43.430
1933 r.	—	92.160
1934 r.	—	147.330

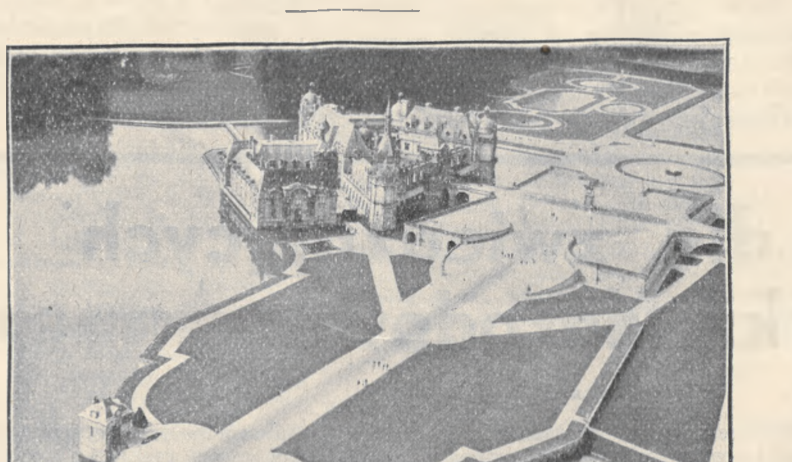
Ilość samochodów ciężarowych

1932 r.	—	8.080
1933 r.	—	12.828
1934 r.	—	25.684

Ilość autokarów

1932 r.	—	154
1933 r.	—	433
1934 r.	—	1.641

Z Francji



Chantilly

Chantilly znane jest dzięki niezwykle malowniczo położonemu zamkowi, jak również z racji modnych wyścigów konnych, przyciągających w sezonie wielkie rzesze paryżan. Zamek w Chantilly, w dzisiejszej postaci, powstał w latach 1876 — 1880, pobudowany przez księcia d'Anumale, spadkobiercę wygasłego na początku zeszłego stulecia rodu Kondeuszów.

Już w czasach wojny stuletniej, na miejscu gdzie obecnie wznosi się zamek, istniały siedziby możnowładców francuskich, którzy zmieniali się w miarę jak dobra Chantilly przechodziły z rąk do rąk w ustawicznych walkach.

Ponieważ w epoce Ancien Régime'u Chantilly otoczone było nieprzebytemi lasami — zjeżdżali tu często na polowania królowie francuscy: Franciszek I, Henryk II, Karol X i Henryk IV.

W późniejszych czasach Ludwik XIII i Ludwik XIV często gościli u Kondeuszów w Chantilly, które dzięki staraniom swych panów usiłowało rywalizować z królewskim Wersalem. Zamek z tych czasów zburzony został w okresie rewolucji, w roku 1798.

Do Chantilly (40 km. od Paryża) dojeżdża się z Gare ud Nord (15 bezpośrednich pociągów dziennie). Na miejscu kilka wytwornych hoteli i restauracyj. Zamek i muzeum Kondeuszów otwarte są codziennie od godz. 13-ej do 17-ej.

Ruch wydawniczy

„W służbie zdrowia"

Ukazał się numer 6/7 miesięcznika „W służbie zdrowia", wydawanego przez d-ra J. Posmykiewicza pod red. d-ra J. Birencwajga.

Jest to numer uzdrowiskowy wydany przy współudziale Zw. Uzdrowisk Polskich i zawiera szereg interesujących i źródłowych artykułów, z pomiędzy których na pierwszy plan wysuwa się art. dr. Witolda Przywieczerskiego, Nacz. Wydz. Zakł. Leczn. i Uzdrowisk Min. Op. Społ., p. t. „Uzdrowiska w Polsce", stanowiący zwięzły opis historyczny uzdrowisk i, jak zwykle, napisany rzeczowo i interesująco.

Na dalszą treść numeru składają się artykuły pp. prof .dr. A. Sabatowskiego, doc. d-ra J. Rutkowskiego, d-ra A. Rząśnickiego, oraz mgr. F. Millera, jednego z najwybitniejszych w Polsce fachowców w dziedzinie wód mineralnych.

W drugiej części numeru znajdujemy opisy najważniejszych uzdrowisk.

Numer, uzupełniony przez liczne ilustracje, uważać należy za solidną i cenną publikację.

„Echo obcojęzyczne"

Bezpłatne numery okazowe dla naszych czytelników.

Czasopismo popularno-językowe „Echo Obcojęzyczne", wychodzące w 2-ch wydaniach: franc.-pol. i niem.-pol., zamieszcza w ostatnich numerach (wrześniowych) szereg krótkich opowiadań, anegdot, ciekawych wiadomości, wierszy i t. d. — w języku franc. wzgl. niem., wraz z przekładem polskim. W n-rze franc.-pol. znajdujemy m. in. wiersz Słowackiego: „Na sprowadzenie prochów Napoleona", wraz z przekładem francuskim, a w n-rze niem.-pol. „Rękawiczkę" Schillera z przekładem Mickiewicza.

„Echo Obcojęzyczne" ułatwia i uprzyjemnia pracę uczącym się języków, warto je przeto polecić każdemu. Admin. „Echa Obcojęz." (Warszawa 1), wysyła naszym czytelnikom na żądanie bezpłatne numery okazowe.

Ze świata

Spór o gobelin królowej Matyldy

W Normandji, w Bayeux, w muzeum królowej Matyldy, małżonki Wilhelma Zdobywcy, znajduje się słynny gobelin, przedstawiający historję podboju Anglji przez Wilhelma Zdobywcę, późniejszego króla Anglji.

Niezwykły ten haft, długości 70 metrów i szerokości 50 centymetrów, miał być wykonany właśnie przez ową królowe Matyldę, tak przynajmniej głosi legenda.

Do ostatnich czasów nikt nie powątpiewał o autentyczności przedstawionych w nim faktów historycznych, ani też nie kwestjonował dokładności ich odtworzenia, tem bardziej, że zapiski pozostałe z tych odległych czasów XI stulecia zgadzają się z tą bodaj jedyną w swym rodzaju „haftowaną kroniką".

Dopiero niedawno historyk francuski Henryk Gaubert postawił tezę, że kronika ta przedstawia ówczesną rzeczywistość w sposób tendencyjny.

Podbój Anglji i bitwa pod Hastings przedstawione są tam jako rzekoma kara za bluźnierstwo przeciw Bogu, popełnione przez Harolda.

Wilhelm Zdobywca natomiast występuje w tych zdarzeniach w charakterze obrońcy wiary, co według Gauberta nie odpowiada zupełnie prawdzie.

Choć trudno byłoby ustalić z całą pewnością istotny przebieg tych zamierzchłych wydarzeń, to jednak, wobec zgody historyków co do pewnej, nieznacznej tendencyjności tego gobelinu, przyjąć można całkowicie hipotezę, że autorką jego była właśnie królowa Matylda, która wykonała go prawdopodobnie przy pomocy swych dam dworu.

Haft ten zadziwia swym artyzmem, połączonym z przemiłą naiwnością, z jaką rysownik i hafciarki opracowali 78 scen, z których składa się całość.

Ostatnio zaatakowano ten gobelin z innej strony, wytykając mu rzekomy zbytni realizm „anatomiczny".

Niektórzy dopatrzyli się w nim „erotyzmu" i oburzali się, że dyrekcja muzeum pozwala oglądać go dzieciom. Zajmując podobne stanowisko w stosunku do sztuki należałoby umieścić na indeksie cały szereg jej arcydzieł z wieków średnich.

Gobelin umieszczony był w r. 1077 w katedrze w Bayeux i wisiał tam przeszło 800 lat. Zachował się on doskonale, jakkolwiek nie obyło się bez używania go do tak niesamowitych celów jak np. nakrycie wozów bagażowych francuskich żołnierzy, którzy kwaterowali przez pewien czas w okolicy katedry w czasie rewolucji i chcieli się zabezpieczyć przed deszczem...

Napoleon nakazał w r. 1803 przewieść go do Paryża, skąd po pewnym czasie wrócił do Normandji, jako jeden z bardzo ciekawych i charakterystycznych jej zabytków.

„Wdowa po Citroenie"

Jak wiadomo, słynny fabrykant samochodów Citroen przez szereg lat płacił kolosalną sumę 1 miljona franków rocznie za zużycie wieży Eiffla w Paryżu pod świetlną reklamę swej firmy.

Po krachu Citroëna w roku ubiegłym reklama ta została zgaszona. Znany ze swego dowcipu autor francuski Tristan Bernard, przechodząc pewnego wieczora przez Champ-de-Mars, wskazał swym towarzyszom ciemną sylwetkę wieży Eiffla i rzekł: Patrzcie, wdowa po Citroënie...

Redaktor i wydawca: St. Garztecki. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Wilcza Nr. 6, tel. 8-83-84. P. K. O. Nr. 9389. Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Nowy-Świat 54. Tel.: 615-56 i 242-40.